Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1496**
15. Wahlperiode 28. 08. 2003

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Problem und Ziel

§ 6a Abs. 6 StVG regelt die Gebührenerhebung und -gestaltung an Parkuhren und Parkautomaten. Nach der Vorschrift in der zurzeit gültigen Fassung wird eine Gebühr, deren Höhe nach örtlichen Verhältnissen unterschiedlich hoch sein kann (0,05 Euro), pro halbstündliches Parkzeitintervall vorgegeben. Diese Regelung erlaubt es beim heute bestehenden Parkdruck nicht, flexibel auf die besonderen lokalen Verhältnisse zu reagieren, obwohl die vorhandenen Geräte dies technisch ohne weiteres ermöglichen. Daher sollte die Möglichkeit geschaffen werden, ein kostenfreies Parken ohne zeitliche Vorgaben einzuräumen, die Gebühren pro Zeitintervall schrittweise unterschiedlich zu gestalten, kürzere Taktzeiten als halbstündliche Intervalle vorzugeben und Gebühren nach einer räumlichen Staffelung erheben zu können.

B. Lösung

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 28. August 2003

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 790. Sitzung am 11. Juli 2003 beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 6a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), das zuletzt durch … geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen können in Ortsdurchfahrten die Gemeinden, im Übrigen die Träger der Straßenbaulast, Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In diesen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.“

b) In Absatz 7 wird die Angabe „4 bis 10“ durch die Angabe „2 bis 4“ ersetzt.

Artikel 2
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Die Neufassung des § 6a Abs. 6 StVG erfolgt mit dem Ziel, die Parkgebührenerhebung künftig vollständig der freien Disposition der Kommunen zu überlassen. Eine staatliche Reglementierung dieses Bereiches erscheint nicht erforderlich, da die Kommunen ohnehin in eigener Verantwortung den straßenrechtlichen Widmungszweck, den garantierten Gemeingebrauch und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten haben. Im Hinblick auf die derzeitigen allgemeinen Bestrebungen zur Deregulierung sind weitreichende Vorgaben auch nicht mehr zeitgemäß. Außerdem war die bisherige Regelung zu starr: so stand zum Beispiel die Festlegung, dass die Gebühren „je angefangene halbe Stunde" (zwingend) 0,05 Euro betragen, der Forderung im Wege, eine Gebührenregelung zu treffen, wonach die erste halbe Stunde des Parkens kostenlos sein sollte. Dies hinderte allerdings so manche Kommune nicht, diese – nach den örtlichen Verhältnissen im Einzelfall durchaus sinnvolle – Maßnahme dennoch einzuführen. Auch andere innovative Ideen, so etwa der Gedanke an zeitlich gestaffelte Gebühren in Anlehnung an die tageszeitlichen Nachfrageschwankungen, schieden nach der bisherigen Fassung der Vorschrift von vornherein aus.

Anders als nach bisheriger Rechtslage sollen die Gemeinden bzw. die Träger der Straßenbaulast direkt zur Gebührenerhebung ermächtigt werden. Durch die Neuformulierung wird außerdem klargestellt, dass die Befugnis zur Einführung einer gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung ohnehin bereits im Ermessen der Gemeinde bzw. des Straßenbaulastträgers steht. So kann das Parken ohne Beschränkung gebührenfrei oder zwar gebührenfrei, jedoch zeitlich beschränkt, etwa durch die Anordnung zur Benutzung einer Parkscheibe, ermöglicht werden oder eine Gebührenpflicht angeordnet werden.

In Anbetracht der teilweise dramatischen Verkehrssituation in den Innenstädten sind den konkreten Verhältnissen angepasste, flexible und effektive Regelungen erforderlich. Deshalb ist es folgerichtig, den nötigen Spielraum einzuräumen. Da nicht zu erwarten ist, dass durch überzogene Parkgebühren die Attraktivität der Innenbereiche und Ortskerne für Einwohner und Besucher geschmälert wird, ist davon auszugehen, dass auch ohne starre Bindung an feste Sätze die jeweiligen örtlichen Verhältnisse, insbesondere der vorherrschende Parkdruck, angemessen berücksichtigt und sachgerechte Regelungen getroffen werden, die die ständige Nutzung des vorhandenen Parkraums durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmern gewährleisten. Die zulässigen Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit ergeben sich auch weiterhin aus § 13 StVO.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Um das Ziel des Gesetzentwurfs, die Erhebung von Parkgebühren künftig vollständig dem freien Ermessen der Kommunen zu überlassen, zu erreichen, ist eine Neufassung des § 6a Abs. 6 StVG erforderlich. Die bisherigen Sätze 3 bis 5 der Vorschrift werden gestrichen; die bisherigen Sätze 1 und 2 werden wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung weitgehend unverändert beibehalten, jedoch zu einem Satz zusammengefasst und gekürzt. Durch die Formulierung wird klargestellt, dass den Gemeinden bzw. den Straßenbaulastträgern die Entscheidungsbefugnis zusteht, ob gebührenpflichtiges, gebührenfreies oder gebührenfreies Parken mit einer Beschränkung der Höchstparkdauer eingeführt wird. Die Festsetzung und Erhebung von Parkgebühren soll künftig völlig eigenverantwortlich nach den örtlichen Verhältnissen je nach Parkdruck erfolgen, wobei auch eine räumliche und zeitliche Staffelung vorgesehen oder von einer Gebührenerhebung zum Beispiel in der ersten halben Stunde abgesehen werden kann.

Die Einräumung von Parkmöglichkeiten stellt insbesondere in den Kernbereichen der Städte eine besondere Leistung dar, die über die üblichen Leistungen des Gemeinwesens für seine Benutzer hinausgeht. Es ist daher grundsätzlich sachgerecht, dass diejenigen Verkehrsteilnehmer, die diese besondere Leistung in Anspruch nehmen, auch angemessen zu den Kosten herangezogen werden, die der Aufrechterhaltung des Fahrzeugverkehrs durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen dienen.

In Anbetracht der teilweise dramatischen Verkehrssituation in den Innenstädten eröffnet die Regelung uneingeschränkt die nötige Flexibilität zur Nutzung des vorhandenen Parkraums durch eine möglichst große Zahl von Verkehrsteilnehmern. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse kann neben höheren Parkgebühren auch die Möglichkeit zu kurzfristigem kostenlosen Parken einen schnellen Wechsel des Benutzerkreises und damit eine intensive Nutzung des knappen Parkraums herbeiführen. Da die Städte und Gemeinden die Attraktivität ihrer Innenbereiche für Einwohner und Besucher nicht durch überzogene oder gar maßlose Parkgebühren schmälern wollen und sie ohnehin auch im Rahmen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sowie der straßen- und wegerechtlichen Vorschriften der Länder zum Gemeingebrauch und Widmungszweck von Straßen an gesetzliche Vorgaben gebunden sind, kann auf eine weitergehende inhaltliche Ausgestaltung der Vorschriften verzichtet werden. Die bisherigen Sätze 8 bis 10 werden zu Satz 2 bis 4.

Die Änderung des § 6a Abs. 7 StVG stellt eine Folgeänderung zur Änderung des Absatzes 6 dar.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Da ein aktueller Umstellungsbedarf oder ein erforderlicher Vorlauf bei den zuständigen Behörden nicht besteht, kann das Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft treten.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung

Mit dem Gesetzentwurf wird im Wesentlichen § 6a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes geändert, der die Gebührenerhebung und -gestaltung im Regelungsbereich von Parkscheinautomaten und Parkuhren regelt. Bei den übrigen Änderungen handelt es sich um Folgeänderungen.

Bislang ist dort je angefangene halbe Stunde eine Mindestparkgebühr von 0,05 Euro festgelegt, höhere Gebühren können erhoben werden, es kann zudem eine pauschalierte Gebühr für einen längeren Zeitraum und eine innerörtliche Staffelung je nach Wert des Parkraumes festgelegt werden. Die Gebühren stehen in Ortsdurchfahrten den Gemeinden, im Übrigen dem Träger der Straßenbaulast zu. Die Landesregierungen können für den Fall, dass höhere Gebühren erhoben werden, Gebührenordnungen erlassen, in denen auch ein Höchstsatz festgelegt werden kann.

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, die Parkgebührenerhebung künftig vollständig der freien Disposition der Gemeinde zu überlassen und soll damit ein kostenfreies Kurzzeit-Parken im Regelungsbereich eines Parkscheinautomaten ermöglichen. Dies wird entgegen der bestehenden Rechtslage heute bereits vielerorts mittels eines Blanko-Parkscheins für einen begrenzten Zeitraum (15 bis 30 Minuten) praktiziert (sog. Brötchentaste). Zudem wird eine völlige Abkehr von dem Gebührenintervall angestrebt. Die Landesregierungen werden jedoch auch künftig Gebührenordnungen erlassen können.

Die angestrebte Änderung leistet einen Beitrag zur Deregulierung. Dem Bund entstehen durch den Entwurf keine finanziellen Nachteile, die Parkgebühren stehen nicht ihm, sondern den Gemeinden zu. Da die Städte und Gemeinden bei der Regelung des ruhenden Verkehrs und damit auch der Regelung der Parkraumbewirtschaftung den straßenrechtlichen Widmungszweck, den garantierten Gemeingebrauch an Straßen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten haben, stehen der Lockerung der Parkgebührenregelung keine verkehrsrechtlichen Bedenken entgegen.

Unter verkehrs- wie umweltpolitischen Gesichtspunkten ist aber zu bedenken, dass sich die Möglichkeit, Kurzparkern künftig eine gebührenfreie Inanspruchnahme des Parkraumes einzuräumen, nicht vollständig mit dem Ziel der geltenden Regelung, die Verkehrssituation in den Innenstädten zu verbessern, in Einklang bringen lässt. Der Gesetzgeber hat die geltende Regelung 1980 wie folgt begründet: „Es ist in Anbetracht der Verkehrssituation in den Innenstädten nicht länger zu vertreten, dem Individualverkehr unentgeltlich öffentliche Verkehrsflächen zu Parkzwecken zur Verfügung zu stellen und damit einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, mit dem eigenen Fahrzeug die Stadtzentren aufzusuchen. Denn die Einräumung von Parkmöglichkeiten stellt insbesondere in den Kernbereichen der Städte eine besondere Leistung dar, die über die üblichen Leistungen eines Gemeinwesens für seine Benutzer hinausgeht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Aufrechterhaltung des Fahrzeugverkehrs eine Vielzahl von baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen erfordert, die so erhebliche Aufwendungen mit sich bringen, dass diese auch durch die zweckgebundenen Einnahmen aus den Kraftverkehrsabgaben nicht zu decken sind. Es ist daher sachgerecht, dass diejenigen Verkehrsteilnehmer, die die besondere Leistung in Anspruch nehmen, auch angemessen zu diesen Kosten herangezogen werden.“

Dies dürfte bis heute fortgelten. Hinzu kommt, dass z. B. eine in Köln durchgeführte Begleituntersuchung zur Akzeptanz und Wirksamkeit des kostenlosen Parkens ergeben hat, dass die sog. Brötchentaste zwar bei den Wirtschaftsunternehmen als positiv belebend eingeschätzt wird, bei den Parkenden selbst allerdings nur auf wenig Akzeptanz stößt und sich negativ auf die Bereitschaft zur Lösung des Parkscheins insgesamt, verbunden mit erheblichen Einnahmeausfällen, auswirkt.

Doch diese mit der Neuregelung möglicherweise verbundenen Effekte können durch eine der jeweiligen Situation angepasste flexible Ausführung des neues Rechts vermieden werden, wobei auch darauf hinzuweisen ist, dass die Gemeinden davon Gebrauch machen können, es aber nicht müssen. Auch eine gegebenenfalls erforderlich werdende Verstärkung der Parkraumüberwachung liegt in der kommunalen Zuständigkeit. Es liegt zudem in der Verantwortung der Gemeinden, den eröffneten Spielraum mit Bedacht zu nutzen, damit die Gefahr eines zusätzlichen Anreizes, mit dem eigenen Pkw die heute schon überfüllten Innenstädte aufzusuchen, soweit wie möglich gebannt wird und sich die Änderung der Vorschrift nicht zu Lasten des Öffentlichen Personennahverkehrs oder des Radverkehrs auswirkt.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333